VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 186)
z dnia 8 maja 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 186)

8 maja 2018 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, oraz **Stanisława Żmijana (PO)** zastępcy przewodniczącego, rozpatrzyła:

– informację ministra infrastruktury oraz prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na temat terminali na wschodniej granicy państwa i dostępu do rynku azjatyckiego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Radosław Pacewicz** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Mirosław Andrzej Antonowicz** członek zarządu PKP S.A. wraz ze współpracownikami, **Marek Olkiewicz** wiceprezes zarządu PKP PLK S.A. wraz ze współpracownikami, **Witold Bawor** członek zarządu PKP CARGO S.A. wraz ze współpracownikami, **Jacek Rutkowski** prezes zarządu CARGOTOR Sp. z o.o., **Zbigniew Tracichleb** prezes zarządu PKP LHS Sp. z o.o. wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kesssel, Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam państwa i od razu informuję, że pan minister Andrzej Bittel jest cały czas na sali plenarnej, dlatego na razie nie ma go z nami. Ja też za chwilę będę musiał się tam udać, ponieważ jestem sprawozdawcą. Jeszcze nie wiem, czy ogłoszę w związku z tym krótka przerwę w obradach Komisji, czy też przekażę czasowo prowadzenie posiedzenia posłowi Stanisławowi Żmijanowi, który jest do tego przygotowany. Niestety, ale tak wygląda codzienna praca w parlamencie.

Szanowni państwo, w imieniu prezydium witam na dzisiejszych obradach pana dyrektora Tomasza Emiljana z Najwyższej Izby Kontroli, witam pana Tomasza Buczyńskiego, dyrektora Departamentu Kolejnictwa w resorcie infrastruktury. Urząd Transportu Kolejowego reprezentuje dziś wiceprezes pan Radosław Pacewicz, w imieniu PKP S.A. jest obecny członek zarządu tej spółki pan Mirosław Antonowicz. Serdecznie witamy pana prezesa wraz z zespołem. Witam pana prezesa Zbigniewa Tracichleba z PKP LHS Sp. z o.o. Zdaje się, że pan prezes jeszcze nie dotarł, ale na pewno będzie. Czy są przedstawiciele PKP CARGO? Jeszcze stoją w kolejce do wejścia, ale to oznacza, że się pojawią lada moment. Powiem tylko, że zaprosiliśmy do udziału w posiedzeniu pana Witolda Bawora, członka zarządu PKP CARGO wraz zespołem. Zaproszenie otrzymali także przedstawiciele PKP PLK z panem prezesem Olkiewiczem. Też za moment powinni dotrzeć na posiedzenie.

Szanowni państwo, proponuję następującą procedurę. Ponieważ jest przygotowana prezentacja, to na początek poprosimy pana prezesa Pacewicza o jej przedstawienie, w tym czasie ja udam się na salę plenarną i mam nadzieję, że po wystąpieniu przed Wysoką Izbą, jeszcze w trakcie prezentacji powrócę na obrady Komisji wspólnie z panem ministrem Bittelem. Czy jest zgoda na taką procedurę? Bardzo dziękuję.

W dzisiejszym porządku znajduje się tylko jeden punkt: informacja ministra infrastruktury oraz prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na temat terminali na wschodniej granicy państwa i dostępu do rynku azjatyckiego. Czy są jakieś uwagi do porządku

obrad? Nie ma uwag. Stwierdzam przyjęcie porządku dziennego. Bardzo proszę o przedstawienie prezentacji przygotowanej przez Urząd Transportu Kolejowego. W tej chwili przekazuję prowadzenie posiedzenia Komisji przewodniczącemu Żmijanowi, ze względu na fakt, iż mam zaplanowane równolegle wystąpienie na sali plenarnej. Dodam tylko jeszcze, że po prezentacji, kiedy rozpocznie się runda pytań i dyskusja, powinienem już być ponownie z państwem, wspólnie z ministrem Andrzejem Bittelem.

Oddaję głos przewodniczącemu Żmijanowi.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Postaram się sprostać zadaniu. Czy przewodniczący Rzońca udzielił już głosu panu prezesowi? Jeśli nie zdołał tego uczynić, to robię to formalnie w tej chwili. Panie prezesie, proszę o przedstawienie prezentacji.

Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Radosław Pacewicz:

Dziękuję, panie przewodniczący. Radosław Pacewicz, wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego do spraw regulacji rynku kolejowego.

Szanowni państwo, na wstępie pragnę przeprosić za nieobecność prezesa Ignacego Góry. Wynika ona z jego innych obowiązków służbowych. Na dzisiejsze posiedzenie Komisji Infrastruktury UTK przygotował prezentację na temat terminali na wschodniej granicy i dostępu do rynku azjatyckiego. Wydrukowaliśmy ją w 30 egzemplarzach. Myślę, że jest to wystarczająca liczba. Chętni mogą ją pobrać ze stolika sekretariatu Komisji. Mam nadzieję, że z każdego miejsca sali dobrze widać slajdy wyświetlane na ekranie. Jeśli tak, to zaczynam prezentację.

Wysoka Komisjo, jeżeli w ogóle chcemy rozmawiać o dostępie do rynku azjatyckiego, to na początku musimy sobie uświadomić, iż podstawową jednostką transportową w handlu zagranicznym jest kontener. Wyświetlany slajd pokazuje, jak wygląda przepływ kontenerów na świecie, jego główne kierunki. Największym graczem na tym rynku, jeśli chodzi o kontenery, po którym bardzo długo nie ma nic, są Chiny. W przypadku Chin mówimy o blisko 200 mln TEU. Wyjaśniam, że TEU to odpowiednik dwudziestostopowego kontenera. Oznacza to, że w Chinach w ciągu roku jest obsługiwanych, czy też raczej odprawianych, 200 mln kontenerów. Żeby mieć jakiekolwiek porównanie powiem, że w Polsce w całym 2016 r. było to 2,03 mln TEU. Prezentowana mapa pokazuje główne szlaki tranzytowe przepływu kontenerów. Największy z nich łączy Azję z Ameryką Północną, 24,6 mln TEU. Drugi najbardziej liczący się szlak to połączenie Europy i Azji, łącznie 21,3 mln TEU. Chciałbym zwrócić państwa uwagę na jeden fakt, a mianowicie na wzrost, jaki od 2010 r. nastąpił w Grecji. Później odniosę się do tej kwestii nieco szerzej, a teraz powiem tylko, że chodzi o to, iż port w Pireusie został przejęty przez Chińczyków, którzy mocno zaczęli inwestować i przepuszczać tamtędy dużo ruchu kontenerowego.

Wysoka Komisjo, jeśli spojrzymy na kolejny slajd, to zobaczymy, jak wyglądają współczesne szlaki, połączenia morskie i lądowe Azji z Europą, w tym tzw. nowy jedwabny szlak. Jak państwo widzicie, możliwych jest kilka alternatyw, od najszybszego szlaku kolejowego do alternatywnych szlaków morskich, poprzez Kanał Sueski, bądź dookoła Afryki. Transport tą ostatnią drogą może trwać nawet do 60 dni, szlak kolejowy natomiast to od 12 do 15 dni. Wyraźnie widać, że transport koleją jest bardzo konkurencyjny w przypadku towarów, których termin przydatności do spożycia jest relatywnie krótki. Jest to istotne, zwłaszcza w przypadku eksportu do Chin.

Dla osób zajmujących się transportem największe znaczenie mają zwykle dwa czynniki. Pierwszy z nich to czas, a drugi to cena. Ceny, które pokazuję teraz państwu na ekranie, zwłaszcza te za transport morski, są uśrednione. W 2015 r. w wyniku wojny pomiędzy armatorami, która zakończyła się ostatecznie nowymi aliansami na rynku, ceny za fracht z Szanghaju do Europy oscylowały zaledwie w okolicach 100 USD. W tej chwili te ceny się już ustabilizowały, średnio gdzieś na poziomie ok. 1000 USD. Jeśli patrzycie państwo na cenę za przewóz kontenera z Chin do Małaszewicz, to chciałbym, abyście pamiętali także o tym, że do każdego takiego kontenera chiński rząd dopłaca ok. 2300 USD. Wszystko po to, aby zaktywizować swoje zachodnie tereny, które są znacznie biedniejsze niż wschód Chin. Kwestia tego, jak długo będzie prowadzona taka polityka

w znacznym stopniu determinuje rozwój i powodzenie idei nowego jedwabnego szlaku. Naturalnie istnieje alternatywa w postaci transportu lotniczego, ale ceny są w tym przypadku ok. 4 razy wyższe niż w przypadku transportu kolejowego. Oczywiście korzyść polega na znacznie krótszym czasie transportu.

Warto w tym miejscu wspomnieć o jednej nowości rynkowej, której nie pokazaliśmy na slajdach. Mam na myśli tzw. *sky bridge*. Jest to usługa świadczona przez Zjednoczone Emiraty Arabskie. Mówiąc w skrócie polega ona na tym, że kontener jest najpierw transportowany z Chin do Dubaju, a stamtąd wysyła się go do docelowego kraju w Europie. Ta usługa coraz bardziej zyskuje na popularności.

Jak powiedziałem, czas to pieniądz i dlatego warto, abyśmy przyjrzeli się, w jaki sposób ta zasada przekłada się na koszty przewozu kontenera przy wykorzystaniu różnych środków transportu. Zestawienie zostało przygotowane dla kontenera, który zawiera towar o wartości 1 mln dolarów. Średnia wartość towaru w kontenerze to ok. 150-170 tys. dolarów. Nasz przykład dotyczy więc nieco droższych towarów niż te, które zwykle trafiają do kontenerów. Jak państwo możecie zauważyć, kolej zaczyna być konkurencyjna, jeżeli statek płynie dłużej niż 38 dni. Jeśli uwzględni się dodatkowo oprocentowanie kredytu przeznaczonego na zakup danego towaru, to kolej staje się konkurencyjna już w sytuacji, kiedy transport statkiem potrwa 33 dni.

Wysoka Komisjo, jeśli przyglądamy się inicjatywom związanym z tzw. jedwabnym szlakiem, musimy pamiętać o jednej rzeczy. Bez względu na to co zrobimy, albo czego nie zrobimy na kolei, zawsze będziemy znaczącą alternatywą dla transportu morskiego, ale nigdy nie doprowadzimy do sytuacji, zresztą nawet nikt nie ma takich planów, żeby kolej osiągnęła więcej niż 10% udziału w rynku przewozowym z Chin. Na slajdzie jest przedstawiona prognoza przewozów pomiędzy Chinami i Europą. Jeśli weźmiemy pod uwagę pokazywany wcześniej wolumen wymiany, czyli ok. 22 mln TEU, to okaże się, że tylko same Chiny zamierzają generować ok. 15 mln TEU już w 2020 r., z czego ok. 10% docelowo ma być transportowane koleją. W tej chwili udział transportu kolejowego wynosi ok. 7-8%. Istotna wiadomość jest taka, że większość tego transportu przechodzi przez przejście graniczne w Dostyku. Drugie ważne przejście to Zabaykalsk. Trzecie przejście, Erenhot, ma znaczenie marginalne, ponieważ tamta linia kolejowa nie jest zelektryfikowana. Na mapie można dokładnie zlokalizować podane przejścia. Leżą one na granicy z Kazachstanem, Mongolią i Rosją.

Szanowni państwo, w latach 2013-2017 utworzono ponad 60 regularnych połączeń kolejowych, które złączyły 38 chińskich miast z 36 miastami w Europie. W tej chwili nie ma wątpliwości, że najbardziej dostępną i najbardziej korzystną drogą jest ta, która kończy się na naszej wschodniej granicy, czyli przy Małaszewiczach. Na znaczenie tego szlaku wpływa zarówno odległość, jak i wielkość przeładunków, ale także i to, że Rosja, Białoruś i Kazachstan tworzą unie celną. Myślę, że najlepszym przykładem ilustrującym wzrost przewozów na tym korytarzu transportowym, będą dane jednego z polskich operatorów, który tam działa. Wynika z nich, że w 2013 r. obsłużył on 42 pociągi, w 2014 r. było to 100 pociągów, w 2015 r. już 460 pociągów, w 2016 r. – 960 pociągów, a w roku 2017 aż 1500 pociągów.

Wysoka Komisjo, jedwabny szlak kończy się na naszej wschodniej granicy. Białoruś jest krajem tranzytowym i już teraz musimy być świadomi faktu, że to co wchodzi na Białoruś przez jej granicę wschodnią nie znajduje ujścia w Polsce. Można powiedzieć, że jesteśmy w pewien sposób objeżdżani, co najlepiej obrazuje pokazywany slajd. Większość ruchu idzie obecnie przez Litwę i Łotwę, ale bardzo zyskuje na znaczeniu także obwód kaliningradzki. Zwracam państwa uwagę, że coraz bardziej aktywnym graczem na tym rynku staje się Litwa. Dzieje się tak, ponieważ jej celem jest przejęcie opłat z tytułu ceł. Kiedyś było to 25%, teraz jest 20%. Tyle z tytułu obsługi celnej jest przekazywane dla danego kraju. W pewien sposób ta niekorzystna dla nas tendencja jest blokowana przez spowolniony rozwój *rail baltica*, ale nie zmienia to faktu, że jeśli transport zostanie sprawnie pokierowany przez porty morskie, w tym przypadku przez Kłajpedę, będzie to źródło wycieku pieniędzy, które wcześniej trafiały do polskiego budżetu.

Jeśli porównamy sobie poszczególne przejścia graniczne i plany, jakie się z nimi wiążą, to wyraźnie widać, chociaż dysponujemy tylko starymi danymi z 2014 r., now-

szych nie posiadamy, że główne przejście, tzn. Dostyk, obsługiwało 23 mln ton ładunków. W znacznej części są to oczywiście przeładunki masowe. Znacznie ciekawszą informacją jest to, że w Dostyku w 2017 r. przewieziono ok. 200 tys. TEU. Żeby pokazać państwu, co to znaczy 200 tys. TEU powiem tylko, że 14 pociągów, które codziennie przechodzi przez Małaszewicze powinno wieźć kontenery. Gdyby tak było otrzymalibyśmy w sumie ok. 200 tys. TEU w skali roku. Oczywiście w Małaszewiczach tak nie jest, bo tylko jeden z pięciu terminali jest terminalem kontenerowym. Dlatego Małaszewicze są w stanie obsłużyć ok. 340 TEU dziennie, co daje ok. 60-80 tys. TEU rocznie. Widać więc wyraźnie, ile brakuje Małaszewiczom do tego, aby stać się równoprawnym partnerem w procesie obsługi jedwabnego szlaku.

Wracając do poprzednich informacji na temat przejść granicznych konieczne jest przytoczenie kilku danych statystycznych. Patrząc na dane od roku 2012 widać, że systematycznie rośnie wolumen wymiany pomiędzy Polską i Chinami. Wzrasta przewieziona masa ładunków oraz wykonana praca przewozowa. Polska stopniowo staje się istotnym partnerem w kontaktach z kontrahentami azjatyckimi. Nie zdradzę chyba żadnej tajemnicy, jeśli powiem, że oczekujemy, iż w najbliższych latach przewozy te będą nadal wzrastały. Na pokazywanym slajdzie widzicie państwo teraz wszystkie kolejowe przejścia graniczne po stronie wschodniej, od granicy z Rosją w obwodzie kaliningradzkim. Nie jest to może w tej chwili najlepiej widoczne, ale jesteśmy w stanie dostarczyć prezentację w wersji elektronicznej i wówczas wszystko będzie wyraźnie widać. Warto zauważyć, że w Europie na styku kolei o normalnym i szerokim rozstawie kół mamy zidentyfikowanych ok. 40 rejonów przeładunkowych. Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że obecnie najważniejszym przejściem granicznym dla rozwoju nowego jedwabnego szlaku jest połączenie przejść Brześć-Terespol na naszej granicy wschodniej z Białorusią, czyli to, co wszyscy doskonale znamy pod nazwą Małaszewicze. Pozostałe przejścia graniczne w gruncie rzeczy pełnią rolę wspomagającą, zwłaszcza w zakresie transportu ładunków, które są nieskonteneryzowane oraz służą do bezpośredniej wymiany z Białorusią.

Na sali znajduje się liczna reprezentacja spółek kolejowych i mam nadzieją, że ich przedstawiciele, jeśli będzie taka potrzeba, w szczegółach przedstawią plany rozwojowe przejść granicznych, dlatego, żeby nie zabierać niepotrzebnie czasu, w moim wystąpieniu ograniczę się do przekazania kilku informacji, jakie udało nam się zebrać od głównych interesariuszy Małaszewicz, a zaznaczam, że wspomnianych interesariuszy jest naprawdę bardzo dużo. Na marginesie mówiąc, jest to również jedna z głównych naszych bolączek.

Proszę państwa, pominę kwestię opisu Małaszewicz i tamtejszej infrastruktury. Na pewno zresztą w posiedzeniu uczestniczą o wiele lepsi ode mnie specjaliści w tej dziedzinie. Najważniejsze informacje są takie, że Małaszewicze to przede wszystkim ileś terminali. Przede wszystkim stacje towarowe Kobylany i Małaszewicze, gdzie po stronie białoruskiej znajdują się terminale przeładowujące z toru normalnego, a po naszej stronie terminale przeładowujące z toru szerokiego. Istotną informacją jest to, że 73% wymiany kolejowej, która odbywa się pomiędzy Polską i Białorusią jest dokonywane właśnie przez to przejście. Ładunki kontenerowe stanowią ok. 13% całości. Znaczący udział ma PKP. Obsługa wymiany poprzez spółki grupy PKP to ok. 60%.

Myślę, że nie ma sensu opowiadać państwu o poszczególnych liniach kolejowych, ale trzeba jednak zdawać sobie sprawę z tego, że mamy dwa mosty, które w znacznym stopniu stanowią wąskie gardła, jeśli chodzi o obsługę. Na prezentowanym slajdzie jest przedstawiony schemat układu bocznic w rejonie Małaszewicz. Pokazuje on, jak bardzo ta struktura jest skomplikowana. Była ona z biegiem lat stopniowo rozbudowywana na potrzeby istniejących miejscowych bocznic przeładunkowych. Naszym zdaniem, jednym z podstawowych problemów Małaszewicz jest rozdrobniona struktura funkcjonujących tam podmiotów. Nie wiem, czy wszyscy państwo wiecie, ale działa tam aż 18 terminali, które mają swoje własne interesy, które w żaden sposób nie są ze sobą koordynowane. Z zebranych przez nas informacji wynika, że czasowo, bo nie jest to na szczęście stały problem, obserwuje się wyczerpanie przepustowości przejścia granicznego. Powoduje to wydłużenie czasu przewozu. Średnio trwają one wówczas ok. 18-19 dni, kiedy normalnie powinny trwać ok. dwóch tygodni. Zdarzają się nawet przypadki, że przewóz trwa 25 dni. Mam

na myśli pociąg, tzw. *block train*, który nie składa się z pojedynczych kontenerów, jest natomiast w całości przeznaczony od jednego nadawcy do jednego odbiorcy. Pociągi kontenerowe, nazwijmy je indywidualne, są odprawiane znacznie dłużej i zawsze jest z nimi znacznie więcej problemów. Przewoźnicy zwracają dodatkowo uwagę na skomplikowane i pracochłonne procedury. Żeby odprawić jeden pociąg, potrzebnych jest kilkaset dokumentów, brakuje elektronicznego listu przewozowego, a odprawa celna w Terespolu powszechnie jest uważana za wąskie gardło. Do tego wszystkiego dochodzi brak koordynacji, o którym już wspominałem. Chodzi o to, że przy budowie terminali popełniono błędy, które skutkują tym, iż obsługa pętli w Małaszewiczach trwa 6 godzin. W praktyce pociąg zawija od jednego terminala do drugiego, dwa wagony są zdawane i w efekcie coś, co powinno dziać się znacznie szybciej wymaga dużo więcej czasu, blokowana jest przez to przepustowość i na wjeździe bardzo często jest podawany sygnał „stój".

Wąskim gardłem jest także stacja Kobylany, która przyjmuje pociągi ze wschodu przeładowywane następnie na tor normalny w terminalach w Małaszewiczach. Wiemy, że PKP PLK rozpoczęło od marca nowe inwestycje, z pewnością więcej na ten temat powiedzą później przedstawiciele spółki, ale jest coś, co nas martwi. Chodzi o to, że przepustowość w wyniku podjętych działań, jeżeli w ogóle, to wzrośnie bardzo nieznacznie, a przecież wydawałoby się, że trzeba myśleć o tych docelowych 800 tysiącach TEU, które mają jechać po trasie przez Kazachstan i dalej przez Rosję. Jednym słowem, wyraźnie widać brak wspólnej idei dalszego rozwoju Małaszewicz i dlatego bardzo państwa zachęcamy, żeby odpowiednie instytucje zaczęły sprawować nad procesem większą pieczę.

Naturalnie problemy nie leżą tylko po naszej stronie, ma je także druga strona, tzn. Koleje Białoruskie, w skrócie BCz. Ich główny problem to nierytmiczne i nieplanowe uruchamianie pociągów. Dowiedzieliśmy się, że rozmowy z Kolejami Białoruskimi się toczą, na pozór wszystko jest w porządku, ale nie przynoszą one jakichkolwiek efektów. Inna sprawa to brak współpracy pomiędzy przewoźnikami. Zdarzają się na przykład mali przewoźnicy, którzy potrafią zostawić lokomotywę i wagony, które skutecznie zablokują transport i dojazd do innych bocznic. Bez podjęcia precyzyjnych i kompleksowych działań sytuacja nie poprawi się w znaczący sposób i nadal będziemy mieli do czynienia z objeżdżaniem Polski.

Slajd, który teraz wyświetlam, pokazuje alternatywne drogi kolejowe w stosunku do połączenia przez Polskę. Chciałbym w tym momencie powrócić do tego, o czym wspomniałem na początku prezentacji, czyli wzrostu o 400% przeładunków w porcie w Pireusie, do 4 mln TEU. Chińczycy rozmawiają teraz z Serbami i Węgrami o modernizacji ich linii kolejowej, a to stanowi realne zagrożenie dla naszych portów. Głównie chodzi w tej chwili o porty, bo w przypadku kolei na razie bezpośredniego zagrożenia nie ma. Chodzi o skrócenie transit time, a to, co my teraz obsługujemy, czyli Czechy lub Słowację zaraz może zostać obsłużone przez Pireus, a konkretnie przez chińskiego armatora COSCO. Jeśli nie podejmiemy skoordynowanych działań związanych z poprawą sytuacji na wschodniej granicy, albo nie podejmiemy kroków na rzecz reaktywowania alternatywy, mam na myśli Czeremchę, to kontenery zostaną przekierowane gdzie indziej i dochód z tytułu ich przewozu będzie czerpał ktoś inny, ale już nie Polska. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękujemy za przekazane informacje. Zapraszam państwa do dyskusji. Prezentację macie państwo dostarczona w formie papierowej oraz elektronicznej. Myślę, że warto poznać stanowisko resortu. Czy pan dyrektor Buczyński z Ministerstwa Infrastruktury zechciałby się w jakiś sposób odnieść do prezentacji UTK? Bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury Tomasz Buczyński:

Postaram się, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, kwestia dostępności Polski dla towarów przewożonych z kierunku Chin jest niezwykle ważka. Pan prezes Pacewicz w swoim wystąpieniu poruszył kilka bardzo ważnych spraw, takich jak choćby problem objeżdżania Polski. W pewnej mierze jest to oczywiście czynnik wpływający na szlaki transportowe, którymi będą przejeżdżały towary, ale trzeba uwzględnić i taki fakt, że Chiny generalnie dywersyfikują kanały dostaw swoich towarów do Europy.

Jest to oczywista sprawa i wyraźnie ją było widać w prezentacji. W sumie, z punktu widzenia Chińczyków jest to rzecz zupełnie naturalna i z pewnością dla nich korzystna.

Szanowni państwo, musimy sobie zdawać sprawę także z tego, iż opisany proces będzie zachodził i jest on niezależny od stanu naszej infrastruktury na granicy wschodniej. Oczywiście, stan kolejowej infrastruktury granicznej mógłby być lepszy. Jesteśmy tego świadomi. Mam nadzieję, że na ten temat wypowiedzą się również przedstawiciele spółek kolejowych. Podkreślam jednak, że nie jest to jedyny czynnik, który decyduje o tym, którędy będą przejeżdżały towary z Chin.

Drugi czynnik, bardzo istotny, to czas i pewność dostaw, jeśli chodzi o sieć kolejową. Problem bowiem jest nie tylko w terminalach. Zdajemy sobie sprawę z pewnych korków, jakie tworzyły się na granicy w ubiegłym roku. Atrakcyjność transportu kolejowego, także tranzytowego, leży głównie w czynniku czasu i pewności dostawy. Z punktu widzenia branży logistycznej są to dwie kluczowe kwestie.

Jeśli chodzi o Litwę, to trzeba pamiętać, że leży ona nad morzem, podobnie jak Polska, ale ma dodatkowo infrastrukturę szerokich torów. Znacznie to ułatwia sprawę, albowiem odpada kłopot związany z przeładunkiem.

Zdajemy sobie naturalnie sprawę, że trzeba poprawiać dotychczasową infrastrukturę. Jak wspomniał pan prezes, PKP PLK prowadzi w tym celu pewne prace inwestycyjne. Zamierzamy otworzyć przejścia graniczne, które w tej chwili nie funkcjonują, a oprócz tego mamy dość mocno zaawansowane prace i toczą się rozmowy na temat korytarza transkaspijskiego. Myślę, że jeśli będzie taka potrzeba, to na te tematy mógłby się szerzej wypowiedzieć pan prezes Tracichleb. Poza tym w fazie projektowej znajduje się korytarz południe-zachód. Dostrzegamy nowe kanały dostaw, podejmujemy wysiłki, aby je udrożnić, ale jednocześnie wiemy, jak dużo jest jeszcze do zrobienia. Mam nadzieję, że wspólnymi siłami, przy wsparciu wszystkich zaangażowanych podmiotów, spółek kolejowych i Urzędu Transportu Kolejowego w niezbyt odległym czasie będziemy w stanie osiągnąć bardzo konkurencyjną pozycję Polski w obszarze tranzytu.

Na zakończenie powiem jeszcze, że program utrzymaniowy, który został już przyjęty, w swoich założeniach i określonych wskaźnikach ma wyraźnie zapisany kurs na poprawę konkurencyjności kolei jako środka transportu w naszym kraju. Moim zdaniem jest to następny czynnik, który przyczyni się do wzrostu atrakcyjności Polski jako państwa tranzytowego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie dyrektorze. Otwieram dyskusję. Proszę państwa posłów i zaproszonych gości o zadawanie pytań i przedstawianie własnych opinii lub ocen. Jako pierwsza pani poseł Maria Zuba, bardzo proszę.

Poseł Maria Zuba (PiS):

Bardzo dziękuję za przedstawioną prezentację i rozpoczęcie rozmów na ten temat. Rozumiem, że na razie usłyszeliśmy bardzo wstępne założenia, które nie są jeszcze potwierdzone pomysłami jakichś szczegółowych rozwiązań. Przyznam się, że osobiście liczyłam na to, iż zostanie nam przekazanych więcej informacji na temat sieci krajowej, o tym, jak państwo widzicie możliwości spięcia tejże sieci, jak ją zorganizować, żeby faktycznie można było przewozić maksymalną ilość towaru przez granicę. Nie ukrywam, że chciałabym dziś wiedzieć, w jaki sposób zamierzacie państwo na przykład wykorzystać do niedawna bardzo duży węzeł kolejowy, którym jest węzeł Skarżysko-Kamienna? Jeżeli się nie mylę, znajduje się tam 18 torów, które teraz w znacznej części stoją niewykorzystane. To miasto jest miastem kolejarzy i nie taję, że jego mieszkańcy wciąż liczą na to, iż dotychczasowy majątek w postaci węzła zostanie wykorzystany w przyszłych procesach komunikacyjnych i do przeładunków.

W 2006 r. podjęliśmy starania, aby na tamtym terenie powstał terminal. Niestety, krótki okres naszych pierwszych rządów sprawił, że temat nie został w dostateczny sposób rozpracowany. Patrząc jednak na centralne położenie Skarżyska-Kamiennej, na działające na tamtym terenie zakłady pracy, w tamtej części województwa świętokrzyskiego jest usytuowany przemysł, chociażby Huta Ostrowiec, MESKO Skarżysko itd. Transport rzeczywiście można tam przestawić z drogowego na kolejowy i stąd moja gorąca prośba

do zaproszonych gości, aby ktoś z państwa powiedział mi dzisiaj, jeśli to jest oczywiście możliwe, jak rząd widzi wykorzystanie majątku znajdującego się na tamtym terenie? Czy w ogóle w państwa planach leży zagospodarowanie tamtego majątku? Czy widzicie możliwość zbudowania na tamtym terenie terminala? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, pani poseł. Widzę następne zgłoszenia. Najpierw pan poseł Wojciech Buczak, a później poseł Ławniczak. Bardzo proszę.

Poseł Wojciech Buczak (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni członkowie Komisji, szanowni goście, pierwsze pytanie dotyczy szerokości torów, a konkretnie rozstawu szyn. Transport ze wschodu jest realizowany, jak mniemam, torem szerokim i w związku z tym proszę o odpowiedź na pytanie, jakie są ewentualne perspektywy i plany wykorzystania u nas linii hutniczo -siarkowej? Wiadomo, że ona ma szeroki rozstaw szyn.

Druga kwestia. Wiadomo, że duży potencjał tkwi w przejściu w Medyce, dokładnie Przemyśl-Medyka. Czy bierzecie państwo pod uwagę transport przez kierunek ukraiński? Jak to widzi strona ukraińska? Wiadomo, że przeszkodą może być obecna sytuacja na Ukrainie, ale w dalszej perspektywie ta opcja wydaje się być interesująca. Wiemy, że jednym z problemów sprawiających, że przepustowość przewozów kolejowych jest tak słaba, jest zakorkowanie przejścia w Małaszewiczach. Wnioski nasuwają się same. Trzeba rozłożyć przepływ towarów na kilka przejść granicznych. Pozwoli to na sprawniejszą odprawę i przewóz towarów.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Poseł Ławniczak, bardzo proszę.

Poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Chcę zapytać o podobne kwestie, jak te, które poruszyli moi przedmówcy. Granice państw zaborczych, po ostatecznym rozbiorze Polski, przebiegały różnie w okresie, kiedy na ziemiach polskich dokonywała się rewolucja przemysłowa. Między innymi z tamtego czasu pozostały w centrum kraju duże, bardzo różnorodne rozjazdy kolejowe, które dziś stoją bezczynnie i nie są w odpowiedni sposób wykorzystywane, a posiadają przecież znaczny potencjał. W związku z tym chcę zapytać, czy transport towarów, w związku z perspektywą rozwojową nowego szlaku jedwabnego, koniecznie wymaga postoju na granicy Polski? Czy na przykład kontenery nie mogłyby wjeżdżać, oczywiście zaplombowane, w głąb naszego kraju i zostać odprawione w miejscach, które są do tego naprawdę przygotowane? Potrzebna infrastruktura jest wprawdzie w znacznej mierze zdewastowana, ale stosunkowo łatwo byłoby ją odtworzyć, zwłaszcza że w grę wchodzą szerokie rozjazdy kolejowe. Mam na myśli m.in. tereny południowej Wielkopolski, gdzie przebiegała granica zaboru rosyjskiego i zaboru pruskiego. Bardzo ważnym węzłem kolejowym, z którego rozchodziły się linie kolejowe w pięciu kierunkach, i nadal się rozchodzą, jest Ostrów Wielkopolski. Tam cały czas, wprawdzie zdewastowana i niewykorzystana, ale istnieje, nie została rozebrana, znajduje się infrastruktura, która umożliwiłaby transport kolejowy kontenerów.

W tym miejscu chcę przypomnieć, że ministerstwo dużo mówi o perspektywicznym rozwoju portów intermodalnych, czyli takich, w których odbywa się przeładunek z kolei na sieć drogową lub inną. W południowej Wielkopolsce znajdują się odpowiednie obiekty i tereny i przynajmniej teoretycznie w planach rządowych są one połączone z przebiegającymi w pobliżu drogami szybkiego ruchu.

Szanowni państwo, jeśli cały ruch będziemy zatrzymywać na granicy, nieważne czy polsko-białoruskiej, czy polsko-ukraińskiej, to się udusimy i szlak jedwabny nie będzie optymalnie wykorzystany. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Pan przewodniczący Żmijan, bardzo proszę. Przy okazji informuję, że przewodniczący Stanisław Żmijan jest dzisiejszym solenizantem. Korzystając ze sposobności składam życzenia wszystkiego najlepszego panu przewodniczącemu i wszystkim pozostałym panom, którzy to imię noszą.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję za życzenia, panie przewodniczący, i dołączam się do życzeń wszystkiego najlepszego dla wszystkich Stanisławów.

Wysoka Komisjo, pozwolę sobie na kilka zdań wypowiedzi w celu przedstawienia własnej opinii na omawiany dziś temat. Najogólniej rzecz ujmując, zarówno pan prezes UTK, jak i pan dyrektor z resortu infrastruktury przedstawili dość smutny obraz rzeczywistości na naszej wschodniej granicy. Powiem więcej, powiedzieliście panowie o problemach, ale nie padło nawet jedno zdanie odnośnie tego, jak sobie z tymi problemami poradzić, a tego oczekiwaliśmy. O tym, że ruszył nowy jedwabny szlak, wiemy wszyscy. Widzę to z bliska, ponieważ mieszkam przy trasie i obserwuję, jak składy z kontenerami jadą na zachód. Wiem jednak, że występują poważne problemy, o których panowie mówiliście. Coraz dłuższe kolejki pokazują, mówiąc wprost, że nie jesteśmy przygotowani do przyjmowania takiej ilości towarów, mimo że Rosjanie kierują część transportów na inne kierunki. Mówiąc otwarcie, nowy jedwabny szlak w ogóle zaczął działać dlatego, że włączyli się do gry Rosjanie. Masa kontenerów, które trafiają do Brześcia, Terespola i Małaszewicz, powinna być jednak przez nas przyjmowana. W porozumienia z Chinami weszliśmy chyba świadomie i wiedzieliśmy, że będziemy musieli przyjmować kontenery.

W tej chwili mamy kilkanaście terminali, z których większość jest prywatna i ma rację pan prezes, kiedy mówi, że brak jest między nimi koordynacji działań. Pamiętajmy jednak, że mamy 6 terminali PKP, jeśli się nie mylę, i w związku z tym wydaje się, że interwencja jest konieczna. Mało tego, uważam, że tam powinny szybko pojawić się środki finansowe z przeznaczeniem na modernizację stanu obecnego, ale również na rozbudowę terminali, bo nie zmienimy tego miejsca i granicy. Szlak jedwabny będzie funkcjonował. Panowie pokazaliście, że towary z Chin mogą zacząć omijać naszą granicę, ale taka sytuacja wcale mnie nie cieszy. Taki stan rzeczy mnie smuci i poważnie niepokoi, i dlatego chciałbym dziś usłyszeć nieco więcej o przyszłości i działaniach, które zostaną podjęte w celu jego zmiany. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję przewodniczącemu Żmijanowi. Witamy pana ministra Andrzeja Bittela, który właśnie przybył na nasze obrady. Można powiedzieć, że bez przerwy trafiamy z jednych obowiązków do drugich. Ta uwaga dotyczy także pana ministra.

Czy ktoś z posłów chciałby zabrać głos? Czy możemy już oddać głos prezesowi UTK lub przedstawicielowi resortu infrastruktury? Nie ma więcej zgłoszeń ze strony posłów, a więc zapytam pana prezesa, czy zechciałby się odnieść do tego, co zostało powiedziane w dyskusji?

Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Radosław Pacewicz:

Panie przewodniczący, wspólnie z dyrektorem Buczyńskim ustaliliśmy, iż przyłączy się do tego także pan minister, a ponieważ na sali są przedstawiciele spółek kolejowych, to będą oni właściwymi osobami do przedstawienia pewnych kwestii. W mojej prezentacji nie mówiłem na przykład nic o inwestycjach, które są aktualnie prowadzone. Inwestuje zarówno PKP PLK, jak i CARGOTOR posiada pewne plany inwestycyjne, dlatego wydaje mi się, że przedstawiciele tych spółek najlepiej przedstawią posłom interesujące ich zagadnienia z tego zakresu. Jeśli jednak można, chciałbym wcześniej odnieść się do dwóch spraw.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę.

Wiceprezes UTK Radosław Pacewicz:

Świadomie pominąłem wcześniej jeden temat, czyli linię z Koszyc przez Słowację. Przy tej okazji także rozmawia się o szerokim torze do Wiednia. Jeden z posłów nawiązał do kwestii Ukrainy. Chcę powiedzieć, że jest gotowe studium wykonalności. Zgodnie z nim linia ma zostać zelektryfikowana w 2033 r. Na razie Rosjanie próbnie w tym roku zezwolili na pociągi, które przez Ukrainę szły do Koszyc, ale wspomniane pociągi niestety nie dojechały do celu w całości. Mówiąc krótko, zostały po drodze rozkradzione. Sytuacja

na Ukrainie, a właściwie brak szansy na jej poprawę w najbliższym czasie sprawi, iż alternatywa ukraińska, przynajmniej na razie nie będzie dla nas realnym zagrożeniem.

To chyba wszystko z mojej strony. Chciałbym przekazać głos przedstawicielom spółek kolejowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Oczywiście, panie prezesie. Skoro są z nami przedstawiciele spółek kolejowych, proszę o zgłoszenia z ich strony do zabrania głosu. Kto z panów pierwszy? CARGO, PKP PLK? Jak państwo to wszystko widzicie? Wypowiedź pana prezesa zrozumiałem w taki sposób, że to właśnie panowie weźmiecie na siebie obowiązek odpowiedzi na zadane pytania. Bardzo proszę.

Wiceprezes UTK Radosław Pacewicz:

Tytułem wyjaśnienia dodam, że my, jako Urząd Transportu Kolejowego, staramy się zająć pozycję neutralnego obserwatora. Inne podmioty są odpowiedzialne za stan faktyczny. UTK może jedynie wskazywać pożądane kierunki rozwoju, ale nasz głos nie jest w tym momencie decydujący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Rozumiem, panie prezesie. Widzę dużą chęć wypowiedzi ze strony przedstawiciela PKP. Pan prezes Antonowicz, bardzo proszę.

Członek zarządu PKP S.A. Mirosław Andrzej Antonowicz:

Dzień dobry państwu. Zacznę, jeśli można, od próby uściślenia kilku kwestii. Podobnie jak pan przewodniczący Żmijan, urodziłem się w Małaszewiczach. Można powiedzieć, że znam je od podszewki. Jeśli rozmawiamy o nowym jedwabnym szlaku i o kontenerach, to należy pamiętać, że tak naprawdę PKP posiada tam tylko jeden terminal kontenerowy. W sumie mamy wprawdzie cztery terminale, ale trzy z nich to terminale konwencjonalne, których nie można wykorzystać przy obsłudze jedwabnego szlaku. Tak wygląda rzeczywistość.

Podstawowy problem w przypadku Małaszewicz to tory przyjęciowe na stacji Kobylany. Na dobę jest przyjmowanych 14 pociągów. Konieczna byłaby zatem rozbudowa torów przyjęciowych, a nawet przejść dalej, do Białej Podlaskiej, żeby móc ewentualnie rozładować nasilone potoki przewozowe.

Jeden z panów posłów słusznie zauważył pewną rzecz. W miniony piątek byłem na przejściu granicznym Siemianówka-Swisłocz. Mamy tam całodobową obsługę i możliwość przyjęcia 6 par pociągów. Pokazuje to, że w praktyce możliwe jest zwiększenie liczby miejsc rozładunku.

Druga ważna sprawa. Szanowni państwo, nie wolno nam zapominać, że jedwabny szlak posiada co najmniej 4 jednakowo ważne odnogi. Niezwykle ważna jest droga morska i dlatego uważamy, że należałoby poważnie zacząć myśleć o rozwoju terminali na zapleczu polskich portów, które po rozbudowie mogłyby przyjmować ładunki kontenerowe z Chin. Sytuacja wymaga, aby dwa powyższe elementy, rozwój portów i terminali przeładunkowych były rozpatrywane łącznie.

Trzecia kwestia. Dziś mamy w Polsce 36 terminali. Problem w rzeczywistości leży nie tyle w ich liczbie, ile w rozmieszczeniu terytorialnym. Jeśli popatrzymy na podstawowe szlaki transportowe, które przechodzą przez nasz kraj, to należy wziąć pod uwagę na przykład rozporządzenie nr 913, które mówi, że terminale powinny powstawać przy najważniejszych drogach i korytarzach transportowych. Nowa dyrektywa unijna precyzuje, że ma to być w przedziale do 150 km.

Bardzo ważna jest sprawa LHS. Spółka PKP LHS intensywnie pracuje nad dwiema drogami związanymi z jedwabnym szlakiem. Pierwsza z nich prowadzi z Indii przez Iran do Europy i do Sławkowa, a druga z Chin przez Kazachstan i przez Morze Kaspijskie także do Sławkowa. Z tego co mi wiadomo, odbył się już próbny przejazd, pan prezes PKP LHS może to potwierdzić, który wykazał zasadność tego przewozu.

Jeśli chodzi o kontakty bilateralne, to mogę Wysoką Komisję poinformować, że nasze spotkanie z marca tego roku z przedstawicielami Kolei Białoruskich pokazało chęć współpracy i działania na rzecz poprawy sytuacji na przejściach granicznych w celu roz-

ładowania potencjalnie istniejących zatorów. Przejście graniczne stanowi jednak naturalne centrum logistyczne i bardzo ważny element łańcucha transportowego. Granica państwa to miejsce, w którym konsoliduje się partie przewozowe ładunków, zwłaszcza w sytuacji, kiedy mamy różnicę w prześwicie torów po dwóch stronach granicy. Dlatego, kiedy mówimy o regulacji na granicy, kiedy stwierdzamy, że działa tam kilkunastu przewoźników, musimy liczyć się z tym, iż pojawią się problemy. Rzecz jest w tym, aby stworzyć strukturę, o jakiej PKP S.A. oczywiście myśli, która będzie w stanie skoordynować całość działań na przejściu granicznym.

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, to chciałbym teraz oddać głos prezesowi CARGOTOR oraz prezesowi PKP LHS, którzy uszczegółowią przekazane przeze mnie informacje.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Naturalnie, panie prezesie. Zgodnie z pana sugestią proszę panów prezesów o zabranie głosu. Kto z panów będzie mówił pierwszy? Prezes PKP LHS, bardzo proszę.

Prezes zarządu PKP LHS Sp. z o.o. Zbigniew Tracichleb:

Dzień dobry państwu. Zacznę od dołączenia się do życzeń wszystkiego najlepszego dla Stanisławów, dzisiejszych solenizantów. Robię to tym bardziej szczerze, że pan wiceprzewodniczący Zmijan pochodzi z naszego regionu.

Przechodząc do meritum, chcę powiedzieć, iż faktycznie dość długo pracujemy już nad kwestią korytarzy transportowych. Mówię długo w takim sensie, że prace są bardzo żmudne i trudne, tym bardziej, że pracujemy równolegle nad dwoma korytarzami. W jednym i drugim znajdują się państwa zrzeszone w obydwu oraz państwa, a może raczej koleje, które wchodzą tylko w skład jednego z nich. Korytarz TEN-T, transeuropejskiej sieci transportowej, o którym wspominał pan prezes Antonowicz, biegnie od Chin przez Kazachstan, Morze Kaspijskie, Azerbejdżan, Gruzję, Morze Czarne, Ukrainę i Polskę z naszym LHS Sławków. Pragnę państwa poinformować, że dziś dotarła do nas wiadomość, która jest bardzo obiecująca i w praktyce nie powinna pozwolić na stratę wolumenu transportu kontenerów przez Polskę. Chodzi o to, że chiński rząd zdecydował o skierowaniu dwóch pociągów korytarzem TEN-T. Wjadą one przez Hrubieszów na euroterminal do Sławkowa i pojadą następnie do Łodzi. Tak wygląda stan wiedzy na dziś. Wspomniany korytarz TEN-T w naszej ocenie wygląda bardzo obiecująco. Warto zaznaczyć, że w tej dziedzinie pracujemy w tej chwili nad różnymi projektami z różnymi spedytorami. Jesteśmy coraz bliżej możliwości realizowania nowych przewozów.

Drugi korytarz, o którym wspomniał również pan prezes Antonowicz, to droga z Iranu, tzw. południe-zachód. Prowadzi ona przez Azerbejdżan, Gruzję, Morze Czarne, Ukrainę do Sławkowa. Udało nam się na tej trasie przeprowadzić próbny przejazd wagonu z kontenerem. Przejazd ze Sławkowa do Astary w Iranie trwał 9 dni i 16 godzin. Niebawem transport wyruszy w drogę powrotną. Mam nadzieję, że czas przejazdu zostanie przynajmniej utrzymany. Jest on bardzo obiecujący, cztero- a nawet pięciokrotnie krótszy od transportu drogą morską. Perspektywy rozwojowe wyglądają bardzo obiecująco.

Warto podkreślić, że równolegle pracujemy z szeregiem partnerów w zakresie poprawy załadunku pociągów. To wszystko jest niezbędne do podjęcia działań prorozwojowych. Jak zapewne państwo wiecie LHS jest linią jednotorową, która liczy sobie ok. 400 km. Z tej przyczyny jej możliwość przepustowa jest dość ograniczona i dlatego nasze działania koncentrują się na rozwoju i inwestycjach w infrastrukturę. Robimy to w celu sprostania czekającym nas przyszłym wyzwaniom.

Wolumen przewozów na linii LHS systematycznie rośnie. Ostatni kwartał był rekordowy w dotychczasowej siedemnastoletniej historii. W świetle powyższego widać, że nasze zamierzenia związane z inwestycjami w dalszy rozwój tej linii są całkowicie uzasadnione. Spotykają się one zarówno z akceptacją PKP S.A., naszego właściciela, jak i Ministerstwa Infrastruktury, z którym współpracujemy w tym obszarze.

Skoro jestem przy głosie, to chciałbym powiedzieć państwu także o głównych planach rozwojowych. Przygotowujemy obecnie analizę opłacalności wydłużenia linii do Gliwic, ewentualnie do Kędzierzyna-Koźla. Nie ma na sali pana posła Polaczka, który był tym szczególnie zainteresowany, ale piszą o tym media, więc mam nadzieję, że informacja do niego dotrze. Lada dzień ogłosimy przetarg na wykonanie wspomnianej analizy

opłacalności. Wszystko to ma na celu spięcie linii szerokotorowej z programem rozwoju żeglugi śródlądowej, w tym przypadku na Odrze. Chcemy w Gliwicach zbudować terminal, wspólnie z PKP S.A., które posiadają na tamtym obszarze znacznych rozmiarów tereny inwestycyjne.

W spółce jest prowadzonych poza tym cały szereg innych przedsięwzięć inwestycyjnych, m.in. przebudowa urządzeń SRK, sterowania ruchem kolejowym, elektryfikacja linii, budowa kolejnych mijanek itd. To wszystko ma na celu zaspokojenie potrzeb wynikających z wzrastającego wolumenu przewozów. Trzeba oczywiście zdawać sobie sprawę z faktu, że nic nam nie dadzą nasze inwestycje, jeżeli podobne działanie nie wystąpi po stronie partnera ukraińskiego. Tam też mamy jeden tor z Kowla, ok. 84 km od granicy. Ukraińcy muszą po swojej stronie przeprowadzić prace konieczne do zwiększenia przepustowości. W tej chwili realizują elektryfikację tej linii. Wszystko wskazuje na to, że podejmiemy skuteczną próbę zwiększenia przewozu ilości towarów z Chin wzdłuż nowego jedwabnego szlaku. Zależy nam, aby kontenery nie uciekały z Polski gdzieś na Litwę, Słowację lub inne kraje. Warto w tym miejscu powiedzieć, że prawdopodobnie w czerwcu, a najpóźniej w lipcu tego roku, Ukraina odda na Zakarpaciu do użytku dwutorowy tunel o wysokiej przepustowości. Dotychczas był tam tylko jeden tor, a teraz będziemy mieli linię dwutorową. Prawdopodobnie Ukraińcy zechcą go wykorzystać do przekierowania ładunków na południe, do Dobrej na Słowacji lub jeszcze dalej.

Jeśli chodzi o wspomniany pociąg z Rosji przez Ukrainę w kierunku Dobrej, to rzeczywiście pojawiły się tam problemy i myślę, że ten kierunek z Rosji niekoniecznie będzie ostatecznie realizowany. Bardziej prawdopodobny, a na pewno bardziej bezpieczny wydaje się kierunek TEN-T z Chin lub z Iranu przez Ukrainę. Obecnie nie odnotowujemy żadnych problemów we współpracy z Ukrainą, jeśli chodzi o bezpieczeństwo przewożonych ładunków. Warto tę kwestię podkreślić. Wszystkie ładunki, jakie są kierowane do Polski kolejami ukraińskimi, docierają nienaruszone w zasadzie w 100%. Podobnie jest z towarami wyjeżdżającymi z Polski. Bezpieczeństwo transportu zasługuje na podkreślenie, tym bardziej, że transport z Rosji przez Ukrainę i dalej na południe odbywa się w nieco innych warunkach. My, jako strona polska, jesteśmy pod tym względem zadowoleni ze współpracy z Ukrainą. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję panu prezesowi. Widzę kolejne zgłoszenia do dyskusji. Bardzo proszę.

Wiceprezes zarządu PKP PLK S.A. Marek Olkiewicz:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, chciałbym krótko opowiedzieć o tym, co robią Polskie Linie Kolejowe na rzecz poprawy przepustowości na naszych przejściach granicznych na wschodzie. Zwłaszcza mam na myśli sytuację na przejściu Terespol-Brześć.

W naszych działaniach opisanych w Krajowym Programie Kolejowym zostało zapewnionych ponad 550 mln zł na udrożnienie tamtego przejścia, czyli na inwestycje w infrastrukturę, bo to należy do zadań PLK. Chcemy wykorzystać te pieniądze na budowę i modernizację nowych urządzeń zasilania energetycznego, sterowania ruchem kolejowym, sygnalizację itd., czyli na wszystko, co wpływa na wzrost przepustowości. Chcemy w całości także przebudować stację Biała Podlaska. W grę wchodzi 10 torów. Planujemy przyjmowanie składów o długości 740 m i z naciskami 221 kN. Prędkość składów pasażerskich będzie wynosić 160 km/h, składów towarowych 120 km/h.

Jadąc dalej w Polskę, czyli linią E20 z Warszawy do Poznania planujemy zainwestować ponad 2 mld zł. Od Poznania w stronę Bydgoszczy i Torunia będziemy modernizować linie kolejowe prowadzące do portów. Zmodernizujemy także 3 porty. Chodzi m.in. o szybszy odbiór przesyłek transportowanych jedwabnym szlakiem. W tej chwili zakończyliśmy już remont stacji Terespol. Te modernizacje, które wymieniłem, znajdują się w fazie realizacji, w różnym stopniu zaawansowania, natomiast w planach na najbliższy okres, tj. od 3 do 5 lat mamy jeszcze kilka innych inwestycji, m.in. wybudowanie nowego mostu na przejściu granicznym, dobudowę szerokiego toru łączącego Terespol z Kobylanami i cały szereg innych pomysłów, które zmierzają w kierunku maksymalnego udrożnienia przejścia.

Ponieważ prace modernizacyjne wymagają czasu i powodują utrudnienia w przepustowości zaplanowaliśmy, niejako alternatywnie, remont Czeremchy w terminie do końca września. Oprócz tego jest jeszcze oczywiście także Kuźnica i Siemianówka, która nie jest należycie wykorzystana. Jeździ w niej 5 par, a może spokojnie jeździć 10. To pokazuje, że mamy praktyczne alternatywy. Ponieważ w spółce odpowiadam za wprowadzenie ruchu pociągów i bezpieczeństwo, chcę państwu powiedzieć, że w okresie koniec lutego – początek marca bieżącego roku mieliśmy zabezpieczoną przepustowość, ale nie było odpowiedniej liczby składów pociągów.

Podsumowując, staramy się reagować na bieżąco, spotykamy się regularnie z Białorusinami w celu wypracowania wspólnych działań, które usprawniłyby przejazdy planowanych pociągów. Tak wygląda, w skrócie, sytuacja na granicy wschodniej. Pan poseł pytał jeszcze o Medykę. Jeśli o nią chodzi, to także prowadzimy tam prace remontowe. Praktycznie rzecz biorąc przeznaczamy dodatkowe środki na inwestycje na każdym przejściu granicznym. Staramy się przede wszystkim usprawnić i poprawić ich funkcjonowanie. Nie ma przejścia, w które nie zainwestowalibyśmy jakichś pieniędzy. Jesteśmy przygotowani do przyjmowania i odprawiania ładunków. Mówię oczywiście tylko za PKP PLK. Wsłuchujemy się w potrzeby przewoźników i staramy się jak najlepiej z nimi współpracować. Tam gdzie jest to tylko możliwe staramy się uwzględniać sugestie zgłaszane przez przewoźników. Inwestujemy w tych miejscach, które wskazują przewoźnicy, gdzie występuje potrzeba poprawy stanu infrastruktury.

W dyskusji pojawiła się kwestia Skarżyska-Kamiennej. Chcę państwa poinformować, że został przygotowany duży korytarz towarowy z Terespola do Koppe i nie ma innej możliwości niż przejazd przez Skarżysko. Oznacza to, że węzeł Skarżysko zostanie należycie wykorzystany.

Szanowni państwo, myślę, że warto powiedzieć, iż wprowadziliśmy dodatkowe bonusy dla przewoźników w celu usprawnienia procesu inwestycyjnego i minimalizowania jego niekorzystnych skutków. Jeśli chodzi o pociągi kontenerowe, zaproponowaliśmy nowe rozwiązania rozkładowe polegające na tym, że można teraz jeździć pociągiem wiozącym kontenery z prędkością 120 km/h bez ograniczeń wagi brutto. Jeśli tylko linia jest odpowiednia i nacisk na oś też, można spokojnie z taką prędkością się poruszać. Są to nowe rozwiązania, które wprowadzamy w celu wzrostu przepustowości. Trzeba sobie jednak powiedzieć wprost, że obecnie realizowany program inwestycyjny, w ramach Krajowego Programu Kolejowego, będzie nam przez jakiś czas utrudniał prowadzenie ruchu pociągów. Mamy tego świadomość, ale robimy wszystko, aby minimalizować negatywne skutki. W pierwszym kwartale tego roku praca eksploatacyjna wzrosła o ponad 3%, co świadczy o tym, że chyba wywiązujemy się należycie ze swoich obowiązków. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie prezesie. Kolejny mówca, bardzo proszę.

Prezes zarządu CARGOTOR Sp. z o.o. Jacek Rutkowski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Jacek Rutkowski, spółka CARGOTOR. Wysoka Komisjo, CARGOTOR Sp. z o.o. jest zarządcą torów w Małaszewiczach. Prowadzimy tam ruch kolejowy, ale nie zajmujemy się przeładunkiem. Przeładunki to domena terminali. Większość z nich nie należy już do PKP, tylko znajduje się w rękach prywatnych.

Moim zdaniem w tej chwili nie można twierdzić, że w Małaszewiczach są jakiekolwiek zatory. Składy oczekujące po stronie białoruskiej to efekt zwykłych czynności technologicznych. Taka sytuacja zdarza się na bieżąco od czasu do czasu. W mojej ocenie ruch odbywa się w miarę płynnie.

Jak już powiedziano, kontenery stanowią mniejszą część przeładunku, który ma miejsce w Małaszewiczach, ale pamiętajmy, że Małaszewicze nigdy nie były w specjalny sposób przygotowane do przeładunku kontenerów. Przede wszystkim odbywał się tam przeładunek towarów masowych i jest on prowadzony do dziś. Trzeba podkreślić, że na przeładunku towarów masowych terminale zarabiają o wiele więcej niż na przeładunku kontenerów. Nie możemy zatem obwiniać właścicieli terminali, że mają takie, a nie inne priorytety. Po prostu w ten sposób zarabiają o wiele więcej.

Poprzez ustawienie ruchu i sposób pracy PKP CARGO, pociągi kontenerowe mają oczywiście priorytet i regularnie jeżdżą, ale przeładunek towarów masowych zajmuje o wiele więcej czasu. Sprawny terminal rozładuje pociąg kontenerowy w 6 godzin, ale w żaden sposób nie da się w tym czasie rozładować pociągu z węglem czy drewnem, a to są te towary, które w największych ilościach przechodzą przez przejście w Małaszewiczach.

W tej chwili CARGOTOR prowadzi prace związane z planowaną przebudową i modernizacją całego regionu przeładunkowego Małaszewicze. Oczekujemy trzykrotnego wzrostu przepustowości. W tej chwili można mówić realnie o 12 parach pociągów dziennie. Tyle wjeżdża. Ta wielkość minimalnie się waha. Czasami jest trochę więcej, czasami trochę mniej, ponieważ wszystko zależy od szeregu różnych czynników. Projekt PKP PLK, który przewiduje wybudowanie dodatkowej grupy torów za stacją Terespol w kierunku Małaszewicz i nasz projekt w zakresie szerokich torów powinny ostatecznie problem rozwiązać. Też chcemy rozbudować dodatkową grupę torów i wydłużyć tory istniejące. Jest to konieczne ze względu na problem tzw. krótkich pociągów. W tej chwili tylko takie pociągi mogą wjeżdżać do Małaszewicz ze strony wschodniej i jest to nasz główny kłopot. Po stronie wschodniej jeżdżą bowiem o wiele dłuższe pociągi. Przed wjazdem do nas trzeba je dzielić, a to oczywiście wydłuża przeładunek. Terminale po naszej stronie, nawet niedawno wybudowane kontenerowe, nie są przystosowane do obsługi długich pociągów. Wszystko było budowane na krótkich torach.

Szanowni państwo, chcę podkreślić, że wszyscy zainteresowani intensywnie myślą o Małaszewiczach i ich dalszym rozwoju. Po pierwsze, spółka Centrum Logistyczne Małaszewicze należąca do PKP CARGO zamierza wybudować nową część terminala na terenie tzw. WOC, czyli wolnego obszaru celnego. Nowy terminal powinien zwiększyć możliwości przeładunkowe przynajmniej dwukrotnie. Oprócz tego w planach znajduje się budowa trzech nowych terminali przez inwestorów prywatnych. Jeden z nich znajduje się obecnie w fazie projektowej. Główna idea nowych terminali to możliwie jak największe możliwości przeładunkowe. Wszystkie one przewidują długość torów co najmniej 1050 m, przeładunki bezpośrednio wagon w wagon, które skracają czas itd. Moim zdaniem jest to szansa dla Małaszewicz, która sprawi, że ruch będzie odbywał się bardzo płynnie, a to z kolei będzie sprzyjać zwiększaniu wolumenu towarów z Chin. Na marginesie chciałbym tylko zauważyć, że w ciągu ostatniego półrocza bynajmniej nie zaobserwowałem, aby ruch z Chin wzrósł w jakiś specjalny sposób. Wszyscy opowiadamy, jak rośnie liczba towarów, że jest ich coraz więcej itd., ale ja nic takiego nie zaobserwowałem i wydaje mi się, że nie wynika to z faktu, że Chińczycy zaczynają nas omijać. Jak bowiem cennie zauważył prezes Antonowicz, nowy jedwabny szlak to nie jest tylko jedna droga. Tych dróg jest kilka. Chińczycy wykorzystują je równocześnie do transportu swoich towarów do Europy. Nasze działania, choćby takie, w wyniku których towary z Chin płynęłyby przez Polskę szeroką rzeką, nie sprawią, iż Chińczycy przestaną szukać alternatywnych dróg. Każdy dywersyfikuje sposoby dostawy w celu zwiększenia bezpieczeństwa przewożonych towarów. Jest to normalne. Mam nadzieję, że prowadzona przez nas inwestycja będzie odpowiednia do potrzeb i nie przekroczy możliwości przesyłu towarów z Chin tą właśnie drogą. Obawiam się, żebyśmy nie wybudowali dużych Małaszewicz, które w znacznej części będą później stały niewykorzystane. Tak się może zdarzyć, bo nikt nam dziś nie zagwarantuje, że przedsiębiorstwa chińskie na pewno będą przez cały czas i w takiej samej ilości wysyłać swoje towary przez nasz kraj. Dziś trudno sobie coś takiego wyobrazić, ale chyba nikt z nas nie zaprzeczy, że tak się może zdarzyć. Pieniądze na Małaszewicze trzeba wydać z głową i my się staramy tak właśnie robić przy pomocy właściciela, czyli PKP CARGO i we współpracy z PKP S.A. Inwestycje powinny odpowiadać rzeczywistemu zapotrzebowaniu. Oceniamy, że minimalna kwota, jaka powinna zostać zainwestowana w Małaszewicze to ok. 500 mln zł, a górna granica wydatków może dojść nawet do miliarda złotych. Jeśli chodzi o punktową inwestycję kolejową, to w Europie chyba trudno byłoby znaleźć porównywalny przykład.

To wszystko z mojej strony. Dziękuję bardzo. Jestem gotów udzielić odpowiedzi na ewentualne pytania.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę więcej chętnych do wypowiedzi w gronie naszych gości, dlatego udzielam teraz głosu panu przewodniczącemu Żmijanowi. Proszę, panie przewodniczący.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo panom dziękuję za przedstawienie dodatkowych informacji i odniesienie się do pytań, które zostały sformułowane w dyskusji. Szczególnie chcę podziękować panu prezesowi firmy CARGOTOR. Panu prezesowi Antonowiczowi chcę natomiast powiedzieć, że z faktu, iż coś obaj widzimy, niewiele wynika. Chciałbym, żebyśmy obydwaj widzieli rozwój, a to – moim zdaniem – jest jedyna słuszna droga. Przewóz towarów koleją, transport kolejowy to nie tylko tory i wagony. Bez odpowiednich centrów logistycznych, a mówiąc wprost bez uzbrojenia infrastruktury na granicy wschodniej niczego nie zdziałamy i dlatego nie przyjmuję do wiadomości, panie prezesie, tego czym chciał mnie pan zadowolić. Wiem, że w Małaszewiczach jest tylko jeden terminal, przez który idą kontenery, jednak rzecz jest w czymś zupełnie innym. W tym miejscu chcę nawiązać do wypowiedzi prezesa CARGOTOR. Chodzi o to, że przeładunek kontenerów nie przynosi dobrego zysku. Zarabiają natomiast ci, którzy przeładowują towary masowe. Uważam, że potrzebne są takie inwestycje, które sprawią, że godziwy zysk będzie możliwy dzięki przeładunkowi kontenerów. Przypominam o podpisanym porozumieniu.

Nie zadowala mnie również filozofia, zgodnie z którą jedwabny szlak to tylko coś umownego. Wszyscy wiemy, że tak jest, tylko że być może kiedyś transport towarów powróci na drogi starego jedwabnego szlaku. Kraje, które dziś są pomijane, upomną się o ten szlak, a zresztą już dzisiaj się upominają. Nie wiem, czy państwo pamiętacie, ale kiedyś miała miejsce w Sejmie bardzo duża międzynarodowa konferencja na ten temat. Brałem w niej udział. Dziś wiadomo, kto tym zarządził. Zarządzili Rosjanie. Wiemy, dlaczego tak się dzieje, z jakich pobudek robią takie lub inne rzeczy, ale to nie zwalnia nas z myślenia o naszych interesach. Wiem, że chodzi o duże pieniądze, ale w tym leży nasza przyszłość. Jeśli spojrzymy na granicę wschodnią, bo o niej teraz rozmawiamy, to chyba nikt nie zaprzeczy, iż udało nam się podnieść standardy na przejściach drogowych do poziomu przejść europejskich. Standardy zostały podwyższone, ale oczywiście tych przejść jest cały czas za mało. Powinno być ich więcej. Powtarzam to jak mantrę, ale kiedy wstępowaliśmy do Unii Europejskiej, mieliśmy granicę z Niemcami, na której funkcjonowało prawie 30 przejść granicznych. Dziś na wschodzie mamy zaledwie 6 lub 7 przejść z Białorusią i tyle samo przejść z Ukrainą. Powinniśmy tymczasem mieć po 27 przejść na każdej z tych granic. W tym kierunku musimy zmierzać i to niezależnie od tego, czy obawiamy się ryzyka. Ryzyko w obrocie gospodarczym zawsze występuje, zwłaszcza w relacjach z państwami, które przy okazji wymiany gospodarczej realizują swoje interesy polityczne. To chyba jasne i oczywiste dla każdego. Naszym zadaniem jest przede wszystkim pilnowanie polskiego interesu, szczególnie w jego wymiarze gospodarczym.

Jeszcze raz chcę panom podziękować za to, co nam dziś przekazaliście. Moim zdaniem są to prawdziwe informacje. Oczekuję teraz odpowiednich decyzji ze strony resortu i zarządu PKP S.A. w sprawie podejmowania sensownych i koniecznych wysiłków inwestycyjnych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. W międzyczasie pojawiły się jeszcze dwa zgłoszenia. Bardzo proszę, najpierw pan dyrektor Buczyński, a później pan prezes Antonowicz.

Dyrektor Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury Tomasz Buczyński:

Chciałbym odnieść się do kwestii poruszonych przez pana przewodniczącego Żmijana. Dotknął on niezwykle istotnych zagadnień. Mam na myśli terminale. W resorcie widzimy te sprawy szerzej i trzeba wyraźnie powiedzieć, że wraz z przyjęciem programu utrzymaniowego kończymy wreszcie jako państwo z filozofią, że praca eksploatacyjna na kolei nie może rosnąć. Taka filozofia przez długi czas obowiązywała w spółkach kolejowych. Była to filozofia marazmu. Brakowało przestawienia się na myślenie o kolei i prowadzeniu działalności w sposób rynkowy. Taka spółka jak PKP PLK S.A., z własnej natury

i w związku z uregulowaniami wspólnotowymi wdrożonymi do prawa krajowego, nie może uzyskiwać dochodów w takich wielkościach jak, powiedzmy, normalny przedsiębiorca i dlatego jest ona dotowana.

Terminale są oczywiście bardzo ważne. Dostrzegamy jednak istniejące problemy i dostrzega je także PKP S.A. Rozumiem, że pan prezes Antonowicz delikatnie wypowiada się na pewne tematy, ponieważ jako sektor jesteśmy jeszcze na etapie wstępnym, ale pewne prace zostały już rozpoczęte i w związku z tym można powiedzieć, że zmierzamy do wzmocnienia kraju w zakresie terminali, jeśli chodzi o potrzeby sektora kolejowego. Prace są prowadzone w PKP S.A. Wynikają one z treści przyjętych w strategicznych dokumentach spółki. Sądzę, że nie ujawniam w tym momencie tajemnicy przedsiębiorstwa, ponieważ ta kwestia była już komentowana w przestrzeni publicznej.

Szanowni państwo, same terminale to jednak nie wszystko. Żeby terminale funkcjonowały we właściwy sposób, potrzebna jest gwarancja pewności i terminowości dostaw. W logistyce pewność i terminowość dostaw to czynniki kluczowe. Jeśli dostawę towarów na kolei będziemy liczyć w dniach, a nie w minutach, to nie będzie dobrze. W branży drogowej, w przypadku niektórych wiodących przedsiębiorstw logistycznych, czas dostawy jest liczony w minutach. M.in. dlatego wspomniałem o tzw. programie utrzymaniowym. On odchodzi od dotychczasowej filozofii i wprowadza konkretne wskaźniki w sferach, które będą wpływać na terminowość i pewność dostaw. Tych wskaźników jest oczywiście więcej, ale nie czas teraz o nich mówić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę, panie prezesie.

Członek zarządu PKP S.A. Mirosław Andrzej Antonowicz:

Dziękuję, panie przewodniczący. Chcę wyraźnie powiedzieć, że pomiędzy mną a panem przewodniczącym Żmijanem nie ma żadnych różnic. Obaj działamy na rzecz dobra regionu, z którego się wywodzimy. Cały czas uważam, że Małaszewicze to jedno z miejsc, w którym powinno powstać międzynarodowe centrum logistyczne i wszystkie moje działania zmierzają w tym kierunku.

Pan dyrektor Buczyński słusznie podkreślił jedną rzecz w swojej wypowiedzi. Faktycznie znajdujemy się na finiszu prac nad programem rozwoju intermodalnego transportu opartego o sieć intermodalnych terminali, a także przewidującego utworzenie narodowego operatora terminali intermodalnych o charakterze otwartym. Operator narodowy mógłby skupić i zintegrować zasady tworzenia centrów logistycznych. Najważniejsza decyzja w logistyce to wybór odpowiedniej lokalizacji oraz odpowiednio przygotowane analizy dotyczące potoków ładunków. Nad tym zagadnieniem intensywnie pracujemy wspólnie z przedstawicielami Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury. W sieci terminali uwzględniamy także linię szerokotorową, a szczególnie euroterminal. W tym zakresie opracowujemy różne rozwiązania przewidujące nawet przejęcie euroterminala i włączenie go do sieci, ponieważ może on stworzyć potężną bazę dla konsolidacji i dekonsolidacji kontenerów, zarówno na szlaku Bałtyk-Adriatyk, czy szerzej rozumianego Trójmorza oraz na styku Chiny-Europa. Niezależnie od tego pracujemy nad Centralnym Portem Komunikacyjnym i lokalizacjami związanymi z terenami wokół Łodzi. Dzisiaj w Ministerstwie Rozwoju rozmawialiśmy o bardzo ważnej inicjatywie, która również jest związana z jedwabnym szlakiem, a mianowicie o multimodalnej platformie w Bydgoszczy. Jest to niezwykle istotne zagadnienie z punktu widzenia szlaku północ -południe. Działamy zatem bardzo intensywnie i jestem przekonany, że jest to właściwy kierunek.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie prezesie. Pan poseł Grabarczyk, bardzo proszę.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Dzisiejsze posiedzenie kończymy chyba z pewnym poczuciem niedosytu. Przede wszystkim zabrakło mi stanowiska polskiego rządu. Pan prezes Urzędu Transportu Kolejowego pokazał w prezentacji diagnozę, jak w tej chwili wygląda jedwabny szlak, jaki potencjał drzemie w transporcie kontenerowym, ale nie

uzyskaliśmy odpowiedzi na pytanie, czy rząd przygotował w związku z tym odpowiednią strategie działania. Panowie prezesi przedstawili nam szereg informacji o planowanych inwestycjach i zamierzeniach. Widać, że spółki sobie radzą, ale czy wykorzystują potencjał, który został przedstawiony w prezentacji? Odpowiedź jest oczywista: nie wykorzystują. Pojawia się pytanie: dlaczego? Wiemy, że m.in. w Łodzi była planowana duża inwestycja przewidująca stworzenie kolejowego portu przeładunkowego, ale została ona wyhamowana. Podjęto polityczną decyzję. Wiemy, że inwestycja została ostatecznie zablokowana przez ministra obrony narodowej. Pytanie brzmi: czy po zmianie ministra nastąpi jakaś korekta tego stanowiska?

Nie podobało mi się podejście pana prezesa Antonowicza. Moim zdaniem, musimy mówić nie tylko o granicznej infrastrukturze intermodalnej. Musimy pamiętać bowiem o portach. Sięgnąłem do odpowiednich danych i wnika z nich, że w ubiegłym roku tylko w Gdańsku przeładowano 1,6 mln TEU. To jest ogromna masa towaru. Nic dziwnego. Widzimy przecież pływające kontenerowce, mające ponad 400 m. Przypływa na nich od 13 do 17,5 tysiąca kontenerów. To są gigantyczne masy. Poza tym transport intermodalny przeniesiony na tory skutecznie będzie odciążał nasze drogi. O tym również należy pamiętać. Hasło TIR-y na tory w nowoczesnym wydaniu to nic innego jak transport kontenerowy na kolei.

Szanowni państwo, miałem nadzieję, że dzisiaj dłużej zagości na naszym posiedzeniu pan minister Bittel, ale on tylko przemknął. Dlatego będę namawiał pana przewodniczącego i prezydium Komisji, abyśmy powrócili do tego tematu w drugim półroczu. Moim zdaniem gra jest warta świeczki. Ostateczny podział rynku nie został jeszcze dokonany. Trzeba sobie jednak odpowiedzieć na pytanie, czy Polska chce w ogóle w tej grze wziąć udział? To jest interes, ale jak każdy interes wymaga on poniesienia określonych nakładów, potrzebne są inwestycje, które później wydadzą owoce. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Niejako tytułem usprawiedliwienia ministra Bittela chcę powiedzieć, że opuścił nas, ponieważ musiał stawić się w Senacie na posiedzeniu senackiej Komisji Infrastruktury. Rozumiemy, że tak czasami bywa. Pan poseł Grabarczyk też był ministrem, więc doskonale wie, jak to jest.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

W resorcie, zdaje się, jest kilku wiceministrów.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Senatorowie zażyczyli sobie dzisiaj spotkania z ministrem Bittelem i ten wyszedł naprzeciw ich oczekiwaniom. Z pewnością pan minister nie udał się do domu. Czy zgłaszał się jeszcze pan dyrektor Buczyński? Bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Kolejnictwa MI Tomasz Buczyński:

Chciałem tylko usprawiedliwić nieobecność ministra, ale pan mnie ubiegł, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Rozumiem. Czy pan prezes Antonowicz chciałby się odnieść do wypowiedzi posła Grabarczyka?

Członek zarządu PKP S.A. Mirosław Andrzej Antonowicz:

Mogę tylko przychylić się do przedstawionej opinii. Pan poseł Grabarczyk słusznie zauważył, iż musimy widzieć rozwiązania systemowo. Staram się w ten sposób patrzeć na zagadnienia. Zgadzam się z logiką zaprezentowaną przez pana przewodniczącego Żmijana i pana posła Grabarczyka. Zaczynamy myśleć o problemach sieci jako całości, o rozwiązaniach które całościowo poprawią transport kontenerów przez Polskę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie prezesie. Pan dyrektor Buczyński, bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Kolejnictwa MI Tomasz Buczyński:

Jedno odniesienie, panie przewodniczący, jeśli można. Wysoka Komisjo, jeśli chodzi o uwagę pana ministra Grabarczyka na temat dokumentów strategicznych, to chcę poinformować, że odpowiednie dokumenty istnieją. Wystarczy wymienić Strategię na rzecz odpowiedzialnego rozwoju lub Strategię rozwoju transportu, która jest aktualizowana na bieżąco.

Generalnie rzecz biorąc, w treści tych dokumentów znajdują odzwierciedlenie problemy, o których dziś dyskutujemy. Z drugiej strony, te problemy są na tyle widoczne, że raczej trudno byłoby ich nie zauważyć. Z pewnością brakowało natomiast dokumentów, które zoperacjonalizowałyby działalność w tym obszarze. W tej chwili mamy co najmniej dwa dokumenty tego rodzaju: Krajowy Program Kolejowy i Program Wsparcia Zarządzania Siecią Kolejową. Oprócz tego warto jeszcze wspomnieć o kontynuowanym froncie inwestycyjnym na dworcach. Mówię oczywiście o dworcach, ale w kontekście sieciowego myślenia o transporcie kolejowym. W PKP S.A. trwają aktualnie prace związane ze wzmocnieniem potencjału logistycznego. Po przemianach ustrojowych w Polsce transport kolejowy przez wiele lat nie był w należyty sposób finansowany, ale wydaje się, że ta przypadłość w jeszcze większym stopniu dotknęła logistyki, zwłaszcza w przypadku logistyki kolejowej. Dostrzegamy ten problem i w tej chwili intensywnie pracujemy nad poprawą sytuacji w tym zakresie. Ponieważ załamała się kolejowa analityka, przynajmniej od czasu, kiedy przestało istnieć jedno wielkie PKP, jako przedsiębiorstwo państwowe, potrzebny jest czas, aby system ułożyć i zaprojektować w należyty sposób. Wspominam o tym dlatego, że kilka lat temu pracując w resorcie nad projektem programu utrzymaniowego zauważyliśmy pewne zależności, związane na przykład z portami, o czym wspomniał minister Grabarczyk. Odprawa kontenerów w polskim porcie, odprawa agencji celnej, generuje znaczny wpływ środków do budżetu. Podaję to tylko jako jeden z możliwych przykładów. Program utrzymaniowy zawiera w sobie komponent analityczny i przewiduje coroczne przeznaczanie środków na prace analityczne. Trzeba sobie jasno powiedzieć, że branża kolejowa, ze względu na swoją specyfikę, zanim dojdzie do wymiernych pozytywnych efektów, wymaga czasu i działania na zasadzie krok po kroku. Trzeba działać systematycznie i konsekwentnie. Nie wystarczy tylko jeden duży krok. Bardziej przydaje się seria małych kroków, które w sumie złożą się później na krok milowy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie dyrektorze. Czy są jeszcze jakieś inne głosy w dyskusji? Nie widzę.

Proszę państwa, na zakończenie posiedzenia poproszę pana prezesa Antonowicza i pana prezesa Bawora o przyjęcie następującej informacji. Kilka tygodni temu przyjechałem linią 102 z Przemyśla, przez dawny teren Związku Radzieckiego, a dziś Ukrainy, do Krościenka. Podróż odbyła się częściowo koleją, a częściowo na kołach, ponieważ fragment torów jest nieczynny. W Dobromilu, małym miasteczku na Ukrainie, działa potężna firma finansowana przez kapitał chińsko-ukraiński. To przedsiębiorstwo produkuje różnego rodzaju części do mebli z drewna. Wspomniana firma oczekuje, że wyremontujemy po polskiej stronie 13 km drogi z Przemyśla do Niżankowic, ponieważ, o ile dobrze zrozumiałem, firma chciałaby przesyłać 40 kontenerów tygodniowo przez polskie porty zamiast przez Odessę, jak dotychczas. Problem przedstawiłem już panu ministrowi Adamczykowi. Uważam, że jest to szansa dla nas. Nie jest to problem polityczny, tylko czysto gospodarczy. Chodzi o 13 km. Nakłady po polskiej stronie zamknęłyby się kwotą ok. 30 mln zł. Tyle potrzeba, aby dobrze zrobić tory od Malhowic do Przemyśla. Po stronie ukraińskiej oni sobie przygotują odpowiednią infrastrukturę. Zdaje się, że na ten temat jest przewidywane spotkanie ministrów Adamczyka i Omelana chyba nawet jeszcze w maju. Myślę, że warto się tym zainteresować. Zresztą Ukraińcy sami mówią, że jeżdżąc przez Odessę tracą czas, ponieważ jest do niej dużo dalej, a poza tym transport przez Odessę kosztuje ich o wiele więcej. Jeśli wyremontowalibyśmy tory po naszej stronie, wówczas bardzo chętnie przesyłaliby oni swoje 40 kontenerów przez Przemyśl i polskie porty. Proszę to wziąć pod uwagę, tym bardziej, że sprawa stanie na ministerialnym szczycie polsko-ukraińskim. Notatkę na ten temat otrzymał pan minister Adamczyk.

Czy ktoś chciałby jeszcze zabrać głos? Nie ma chętnych. Na marginesie, gdyby ktoś z państwa wyraził taką chęć, chętnie oprowadzę po starej linii 102, która pamięta jeszcze czasy Związku Radzieckiego, kiedy to żołnierze z karabinami pilnowali turystów. Trasa biegnie bardzo malowniczo przez miasteczka przynależne do II Rzeczypospolitej, dziś strasznie zaniedbane. Tor jest i szeroki, i wewnątrz wąski, częściowo odnowiony, a częściowo niemal w całości zdegradowany. Myślę, że tamte tereny to nisza, którą powinniśmy wykorzystać zarówno gospodarczo, jak i turystycznie. Są szanse, więc z nich skorzystajmy. Dobrze ulokujmy pieniądze, a zainwestowane środki na pewno się zwrócą.

Szanowni państwo, na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny. Dodam jeszcze tylko, że przychylam się do pomysłu pana posła Grabarczyka, żeby w drugiej połowie roku powrócić do tematu i sprawdzić, co się stanie przez ten czas w obszarze, o którym dziś dyskutowaliśmy oraz zastanowić się, w jaki sposób można wykorzystać szanse, które rysują się na naszej wschodniej granicy.

Dziękuję wszystkim za udział w posiedzeniu. Zamykam obrady Komisji.